Deutscher Bundestag **Drucksache 18/7932**
18. Wahlperiode 18.03.2016

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/7772 –

Selbstständige barrierefreie Mobilität

Vorbemerkung der Fragesteller

Für Menschen mit Behinderung setzt ein selbstbestimmtes Leben mit voller Teilhabe an der Gesellschaft Mobilität ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe voraus (siehe Artikel 9 der UN-Behindertenrechtskonvention sowie § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes). Doch Busse und Bahnen im Nah- wie im Fernverkehr sind oftmals – wenn überhaupt – insbesondere für Menschen im Rollstuhl nur eingeschränkt und mit Hilfe anderer Personen nutzbar. Auch für Menschen mit Sehbehinderung bestehen beim Zugang und der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel noch immer Hürden.

„Barrierefreiheit" verstehen wir umfassend. Dazu gehören neben den Zugängen zu den Verkehrsmitteln auch visuelle und gesprochene Fahrgastinformationen, leicht zugängliche und verständliche Fahrkartenautomaten sowie entsprechende Sanitäranlagen. In den nächsten Jahren muss sich viel verändern, um den rechtlichen Anforderungen und gesellschaftlichen Notwendigkeiten nachzukommen. Dabei werden von barrierefreien Zugängen zu öffentlichen Verkehrsmitteln keineswegs nur Menschen mit Behinderungen profitieren. Auch Reisende, die Kinderwagen, schweres Gepäck oder Fahrräder mitführen, erfahren vom Wegfall von Barrieren Erleichterungen.

Mit dieser Kleinen Anfrage wollen die Fragesteller Klarheit über die formalen Zuständigkeiten bei der Herstellung von Barrierefreiheit im Zusammenhang mit öffentlichen Verkehrsmitteln gewinnen. Zudem wollen sich die Fragesteller einen aktuellen Sachstand darüber verschaffen, wie weit die gesetzlich vorgegebenen Ziele in die Realität umgesetzt worden sind. Schließlich wollen die Fragesteller erfahren, was die Bundesregierung unternimmt, um Menschen mit Behinderung wirtschaftliche und soziale Teilhabe durch die Herstellung barrierefreier Reiseketten zu ermöglichen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 16. März 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Allgemeine Fragen

1. Wie weit ist die Umsetzung der in § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) für das Jahr 2022 vorgegebene „vollständige Barrierefreiheit“ des öffentlichen Personennahverkehrs nach Kenntnis der Bundesregierung gediehen, und ist das Ziel nach Ansicht der Bundesregierung bis zu diesem Stichtag zu erreichen?

   Wenn ja, auf welchen Erkenntnissen beruht diese Einschätzung?

   Wenn nein, weshalb nicht?

Nach § 66 PBefG hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bis zum 1. Januar 2017 dem Deutschen Bundestag zu berichten, ob die mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) verfolgten Ziele erfüllt wurden und wie sich die Marktöffnung im straßengebundenen Personenfernverkehr auswirkt, auch hinsichtlich der Sozial- und Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal. Der Bericht wird sich auch mit dem Umsetzungsstand der neuen Regelungen zur Barrierefreiheit befassen.

2. Wie hoch wird der Investitionsbedarf nach Schätzung der Bundesregierung noch sein, um die in § 8 Absatz 3 PBefG bis zum Jahr 2022 umzusetzende „vollständige Barrierefreiheit“ zu verwirklichen (bitte nach den verschiedenen Verkehrsmitteln und den Kriterien Fahrzeuge und bauliche Infrastruktur sowie den formalen Zuständigkeiten bei Bund, Deutsche Bahn AG, Länder, Kommunen bzw. anderen Verkehrsunternehmen aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen hierüber keine Informationen vor.

3. Wer ist nach Ansicht der Bundesregierung für die Umsetzung der in § 8 Absatz 3 PBefG vorgegebenen „vollständigen Barrierefreiheit“ verantwortlich, und wie unterstützt der Bund, der dieses Gesetz geschaffen hat, die Umsetzung?

Die Finanzierung des ÖPNV ist nach der Kompetenzordnung des Grundgesetzes grundsätzlich Ländersache. Für die Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV sind die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen verantwortlich. Dessen ungeachtet unterstützt der Bund die Länder nach Maßgabe des Regionalisierungsgesetzes, des Entflechtungsgesetzes und des Bundesprogramms nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gegenwärtig mit annähernd 9 Mrd. Euro jährlich bei der ÖPNV-Finanzierung.

Busverkehr

4. Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung über die Aufhöhung von Bushaltestellen und Nachrüstung mit Hochborden durch Beton-Fertigbauteile vor?

5. Wo wurde eine solche Aufhöhung nach Kenntnis der Bundesregierung bereits umgesetzt, und welche Erfahrungen wurden damit nach Kenntnis der Bundesregierung gemacht?

6. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die durch solche Aufhöhungen einsparbaren Kosten, und wie langlebig sind solche Lösungen?

Die Fragen 4 bis 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

7. Was ist der aktuelle Stand bei der im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD unter Punkt 1.3 vereinbarten Erstellung eines Handbuchs zum Thema Fernlinienbusse und Barrierefreiheit?

8. Wer ist für die Erstellung des Handbuchs zuständig (bzw. wer kommt für die Erstellung des Handbuchs in Frage), und wann ist mit der Fertigstellung des Handbuchs zu rechnen?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beauftragt, die notwendigen Arbeitsschritte zur Erstellung des Handbuchs in die Wege zu leiten.

9. Wie viele Fernbushaltestellen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, und wie viele davon sind nach Kenntnis der Bundesregierung vollständig barrierefrei?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

10. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen bzw. wird sie ergreifen, damit ein größerer Anteil der auf dem Markt befindlichen Rollstühle auch im Fernbus transportiert werden dürfen (laut dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V. erfüllen bislang lediglich 20 Prozent der Rollstühle die erforderlichen DIN-Normen)?

Seit 2014 prüft der Spitzenverband Bund der Krankenkassen bei Anträgen zur Aufnahme von Rollstühlen in das Hilfsmittelverzeichnis nach § 139 des Fünften Buchs Sozialgesetzbuch (SGB V), ob die Rollstühle die Anforderungen der ISO 7176-19:2001 erfüllen und daher als Fahrzeugsitz in Motorfahrzeugen eingesetzt werden können. Seither erfolgt in derartigen Fällen im Hilfsmittelverzeichnis ein entsprechender Hinweis. Für die seinerzeit bereits gelisteten Produkte erfolgte eine Abfrage bei den Herstellern, so dass auch bei Rollstühlen älterer Bauart die Produkteinträge gegebenenfalls ergänzt werden konnten. Damit wird den Betroffenen ermöglicht – falls erforderlich –, einen geeigneten Rollstuhl auszuwählen.

11. Welche praktischen Vorteile für mobilitätseingeschränkte Menschen sieht die Bundesregierung durch das Inkrafttreten der Regel, dass seit dem 1. Januar 2016 alle neuen Fernbusse mit zwei Rollstuhlplätzen ausgestattet sein müssen?

Durch die Vorschrift des § 42b i. V. m. § 62 Absatz 3 PBefG werden nach und nach immer mehr Kraftomnibusse, die im Personenfernverkehr eingesetzt werden, barrierefrei. Dadurch wird die Mobilität von Menschen mit Behinderungen gefördert.

12. Inwieweit können mobilitätseingeschränkte Menschen nach Inkrafttreten der neuen Regeln ab dem 1. Januar 2016 auch kurzfristig sicher wissen, ob eine bestimmte Fernbusverbindung barrierefrei zugänglich ist (bzw. Platz für zwei Rollstühle bietet) oder nicht?

Die betreffenden Personen können sich an das Verkehrsunternehmen wenden, das die Fernbusverbindung betreibt. Daneben besteht die Möglichkeit, die vom Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V. (BSK) eingerichtete Meldestelle für barrierefreie Fernlinienbusse um eine Beratung zu bitten.

13. Wie viele barrierefreie Fernlinienbusse sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell zugelassen (bitte nach Fernlinienbusbetreiber und nach Anzahl der Rollstuhlplätze – ein oder zwei – aufschlüsseln)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

14. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell barrierefreie Fernlinienbusse (mit einem bzw. zwei Rollstuhlplätzen) im grenzüberschreitenden Fernlinienbusverkehr im Einsatz?

    Wenn ja, von welchen Betreibern, und in welche Nachbarländer?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

15. Wer genehmigt und überprüft nach Kenntnis der Bundesregierung, ob nach dem 1. Januar 2016 zugelassene Fernlinienbusse mit zwei Rollstuhlplätzen ausgestattet sind (bitte nach einzelnen Bundesländern aufschlüsseln)?

Für den Vollzug, die Kontrolle und eine eventuelle Ahndung von Verstößen gegen das Personenbeförderungsgesetz sind nach den Artikeln 83 und 84 des Grundgesetzes die Länder zuständig.

16. Wie viele Fernlinienbusse wurden im Jahr 2016 nach Kenntnis der Bundesregierung bereits neu zugelassen (bitte nach Bundesländern und Betreibern aufschlüsseln)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

17. Welche Konsequenzen hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Nichterfüllung der Vorgaben zu Barrierefreiheit dem PBefG gemäß für Fernlinienbusbetreiber, und was gedenkt die Bundesregierung bei der Nichterfüllung der Regeln zu tun?

Die wiederholte Nichterfüllung der gesetzlichen Vorgabe in § 42b PBefG stellt die Zuverlässigkeit des Unternehmers in Frage. Die Genehmigungsbehörde kann nach § 25 PBefG die Genehmigung widerrufen oder nach § 25a PBefG dem Unternehmer oder dem Verkehrsleiter die Führung von Personenkraftverkehrsgeschäften untersagen. Soweit die Einhaltung des § 42b PBefG in einer Auflage zur Genehmigung angeordnet wurde, kommt auch eine Ahndung nach § 61 Absatz 1 Nummer 1 PBefG als Ordnungswidrigkeit in Betracht.

Bahnverkehr

Vorbemerkung der Bundesregierung zu Bahnverkehr

Die Zielbestimmung zur Barrierefreiheit im Eisenbahnverkehr ist durch Artikel 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze konkretisiert worden. Der dementsprechend geänderte § 2 Absatz 3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verpflichtet die Eisenbahnen, Programme für die Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen.

Auf die Entscheidungen des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG (DB AG)/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache

13/6149 vom 18. November 1996), die in der 194. Sitzung des Deutschen Bundestages am 1. Oktober 1997 angenommen wurde, sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) wird verwiesen.

18. Über wie viele Reisezentren verfügte die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung Ende des Jahres 2015, und wie viele davon waren barrierefrei erreichbar und barrierefrei ausgestattet?

Nach Auskunft der DB Station&Service AG wird bei der Ausstattung der bundesweit über 400 DB-Reisezentren die Barrierefreiheit stetig vorangetrieben und auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Reisender ausgerichtet. Insbesondere das Modul eines barrierefreien Schalters mit höhenverstellbarer Kundentischplatte, Rollstuhlunterfahrbarkeit, induktiver Hörschleife, Kennzeichnung durch Piktogramme, Unterarmstützenhalter und Anbindung an das taktile Leitsystem ermöglicht einen barrierefreien Zugang zur Beratung am Schalter. An mittlerweile 55 Standorten steht dieses Modul den Kunden zur Verfügung. An den 40 größten und am stärksten frequentierten Reisezentren wurde ein Aufrufsystem installiert, welches ebenso barrierefrei ausgestattet ist.

Folgende Aufstellung zeigt eine aktuelle Übersicht zur Installation von barrierefreien Schaltern gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM) in den Reisezentren sowie zur Anbindung des taktilen Leitsystems im Reisezentrum an das Leitsystem im Bahnhof:

70 Schalter gemäß TSI PRM an 62 Standorten,

40 Standorte mit einem barrierefreien Aufrufsystem,

51 Reisezentren mit einem taktilen Leitsystem,

20 Reisezentren sind auch an das taktile Leitsystem im Bahnhof angebunden und

74 Reisezentren mit induktiver Hörschleife (62 davon als vollwertige Schalter gemäß TSI PRM).

19. Über wie viele Fahrkartenautomaten verfügte die Deutsche Bahn AG an Bahnhöfen und Haltestellen nach Kenntnis der Bundesregierung Ende des Jahres 2015, und wie viele davon waren barrierefrei erreichbar?

Nach Auskunft der DB Station&Service AG waren Ende 2015 6 701 stationäre Automaten im Einsatz. Die DB-Automaten werden im Hinblick auf ihre Barrierefreiheit und Nutzerfreundlichkeit ständig weiterentwickelt. Mitte 2015 hat die DB AG einen Rahmenvertrag mit Automatenherstellern für einen Automaten neuester Generation gezeichnet. Dieser erfüllt die technischen Spezifikationen der TSI PRM. Der Einsatz dieser Automaten wird zunächst an Standorten erfolgen, an denen neue Vertriebsinfrastruktur in Betrieb genommen wird.

20. Wie viele S-Bahnhöfe befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung im Eigentum der Deutschen Bahn AG, und über wie viele Bahnsteige für den S-Bahnverkehr verfügen diese?

Als S-Bahnhöfe werden Bahnhöfe in den klassischen S-Bahnsystemen Berlin, Hamburg, Nordrhein-Westfalen, Stuttgart, München und Rhein-Main mit einer

Bahnsteighöhe von mindestens 96 cm verstanden. Danach stehen ungeachtet der neuen Gepflogenheit, auch andere Angebote im Schienenpersonennahverkehr als S-Bahn zu deklarieren, 570 Stationen mit insgesamt 747 Bahnsteigen im Eigentum der DB AG.

21. Wie viele dieser S-Bahn-Bahnsteige stehen ausschließlich dem Stadtschnellbahnverkehr zur Verfügung, und wie viele davon verfügen über eine Bahnsteighöhe von 96 Zentimetern (siehe § 13 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung – EBO)?

Die Infrastrukturnutzung fällt in den unternehmerischen Verantwortungsbereich der DB AG. Nach Auskunft der DB Station&Service AG stehen 389 Stationen mit insgesamt 501 Bahnsteigen mit einer Höhe von mindestens 96 cm ausschließlich dem S-Bahnverkehr zur Verfügung.

22. Ist es aus Sicht der Bundesregierung angemessen, dass die Deutsche Bahn AG für die Aufhöhung von Bahnsteigen zur Erleichterung des Ein- und Ausstiegs in bzw. aus Zügen in der Regel Planfeststellungsverfahren durchführen muss, und wie könnte die Aufhöhung der Bahnsteige nach Ansicht der Bundesregierung beschleunigt und mit geringeren Kosten umgesetzt werden?

Die Planfeststellungsverfahren sind notwendig und ergeben sich aus § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Die Bundesregierung verfolgt das Ziel, dass die Planfeststellungsverfahren durch möglichst einheitliche Lösungen bei den betroffenen Verkehrsstationen schneller durchlaufen werden können.

23. Welche Vor- und Nachteile sieht die Bundesregierung in der partiellen Aufhöhung von Bahnsteigen, also der Aufhöhung nur eines kleinen Abschnittes des Bahnsteiges?

Kurze aufgehöhte Abschnitte zementieren langfristig bestehende einfache betriebliche Verhältnisse. Sie bedingen ein entsprechend geringes Reisendenaufkommen auf dem Bahnsteig und steigern die Unfallgefahr in den Anrampungsbereichen. Sie schränken ferner einen flexiblen Fahrzeugeinsatz erheblich ein, weil sie Bindungen zur Positionierung von Türen bewirken. Zudem ist die Lösung nur dann baulich sinnvoll umzusetzen, wenn der bestehende Bahnsteig noch keinen Ersatzinvestitionsbedarf ausweist.

24. Wie bewertet die Bundesregierung die sogenannte 1 000er-Regel, wonach kleine Bahnhöfe mit einem täglichen Reisendenaufkommen von weniger als 1 000 Fahrgästen zunächst nicht barrierefrei umgebaut werden müssen vor dem Hintergrund, dass ein Großteil dieser Stationen im ländlichen Raum liegt und für die Mobilität der dort lebenden Menschen von hoher Bedeutung ist?

Bei Neubauten und wesentlichen Änderungen soll bei tatsächlichem Bedarf, der aufgrund der örtlichen Gegebenheiten im Einzelfall vorliegen kann (z. B. Anbindung eines Altenheimes, Behindertenwohnheimes o. Ä.) und der durch den Vorhabenträger nachzuweisen ist, die sofortige Umsetzung der baulichen Maßnahme für besondere Personengruppen erfolgen. In allen anderen Fällen muss darauf geachtet werden, dass die Nachrüstung mit baulichen Maßnahmen für besondere Personengruppen ohne wesentliche Mehrkosten bei Bedarf möglich ist. Dabei ermöglicht die „1 000er Regel“, die zweifellos unterschiedliche Siedlungsdichte zwischen Ballungs- und ländlichen Räumen außer Acht zu lassen, indem auf die

tatsächliche Reisendenzahl abgestellt wird. Die Regelung stellt auch einen effizienten Einsatz knapper Ressourcen sicher, da die DB AG die Mittel prioritär an Stationen mit gleichgelagertem Handlungsbedarf und einem höheren Reisendenaufkommen einsetzen kann.

25. Wie viele Mittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) zwischen Bund und Deutscher Bahn AG sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2015 in den barrierefreien Umbau von Bahnhöfen ab 1 000 Reisenden pro Tag geflossen (bitte die Bahnhöfe tabellarisch mitsamt einer Kurzbeschreibung der Maßnahmen darstellen)?

Auf Nachfrage teilt die DB Station&Service AG mit, die gewünschten Informationen müssten manuell mit hohem personellem Einsatz ermittelt werden. Dieser Einsatz sei ihr mittelfristig nicht möglich, da die Arbeit an den Programmen und Projekten alle personellen Ressourcen binden. Die DB Station&Service AG verweist stattdessen auf die in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II vereinbarten Berichte.

26. Wie bewertet es die Bundesregierung aus rechtlicher Sicht, aber auch aus Interesse der Fahrgäste, dass es in Deutschland zahlreiche Haltepunkte der Bahn gibt, deren Bahnsteige nicht die in § 13 EBO („Höhen von unter 0,38 m und über 0,96 m sind unzulässig.“) vorgeschriebenen Mindesthöhen aufweisen (z. B. weisen Lindau-Aeschach, Mühlhausen, Reichenau und Hegne am Bodensee Bahnsteighöhen von nur 18 bis 32 Zentimetern auf), und wann bzw. in welcher Situation entsteht die Verpflichtung zu einer Aufhöhung solcher Bahnsteige?

Gemäß § 13 Absatz 1 EBO müssen Bahnsteige eine Mindesthöhe von 0,38 m als Herstellungsmaß aufweisen. Die Verpflichtung zu einer Aufhöhung von Bahnsteigen gilt nur für umfassende Umbauten. Die sehr niedrigen Bahnsteige unter 38 cm liegen häufig in Stationen mit meistens geringem Reisendenaufkommen. Sie werden nach technischem Bedarf erneuert und aufgehöht. Für die o. g. Beispielstationen sind mit Ausnahme von Lindau-Aeschach Erneuerungen geplant.

27. Wie bewertet die Bundesregierung das Modell der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), an Menschen im Rollstuhl Hilfsmotoren für die Bewältigung von steileren Rampen auszuleihen?

In der Schweiz sind Rampen mit 12 Prozent Steigung zulässig. In Deutschland sind nach der DIN 18040 nur Rampen mit 6 Prozent Steigung genehmigungsfähig, so dass keine Elektromotoren erforderlich sind.

28. Wie häufig musste die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung in den einzelnen Jahren von 2000 bis 2015 Menschen im Rollstuhl Hilfestellungen beim Einstieg in Züge der Deutschen Bahn AG geben, bzw. wie häufig wurde von Menschen im Rollstuhl oder deren Begleitpersonen Hilfe angefordert?

Im Jahr 2015 wurden nach Auskunft der DB Station&Service AG insgesamt mehr als 650 000 Hilfestellungen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität organisiert, und zwar nicht nur für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer, sondern auch für blinde und ältere Menschen oder Menschen mit eingeschränkter Mobilität wie z. B. Mütter oder Väter mit Kinderwagen. In rund 610 000 Fällen leistete das Servicepersonal in Bahnhöfen Hilfe, etwa 338 000 Mal mit Anmeldung und 272 000 Mal spontan. Zudem wurden im selben Jahr rund 41 000 vorangemeldete

Reisende im Nahverkehr von Kundenbetreuern und Triebfahrzeugführern mittels der fahrzeuggebundenen Ein-/Ausstiegshilfen beim Reisen unterstützt. Angaben zu sämtlichen in der Frage genannten Jahren sind kurzfristig nicht möglich.

29. An wie vielen Personenbahnhöfen und Stationen der Deutschen Bahn AG stehen nach Kenntnis der Bundesregierung Hublifte sowie das notwendige Personal zur Bedienung dieser Ein- und Ausstiegshilfen zur Verfügung, und stehen Hublifte und Personal dort nach Kenntnis der Bundesregierung während der gesamten Betriebszeiten zur Verfügung?

    Wenn nein, zu welchen Zeiten stehen sie zur Verfügung?

Die Internetseite der DB AG (www.bahn.de/fahrgastrechte) bietet Informationen darüber, zu welchen Servicezeiten Personal vor Ort ist oder vorangemeldete und spontane Hilfeleistungen (inkl. Bedienung der Hublifte) möglich sind.

30. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass die fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen bzw. Hublifte in den ICE 3-Nachfolgezügen der Deutschen Bahn AG (BR 407 und ICx) häufig nicht eingesetzt werden, da sie als unzuverlässig und schwer bedienbar gelten und ihre Nutzung relativ viel Zeit beansprucht, und wenn ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

Im ICE-Regelverkehr werden nach Auskunft der DB Station&Service AG bislang 12 Triebzüge der neuen ICE 3-Generation (BR 407) eingesetzt. Die Fallzahlen zur Nutzung des im ICE erstmalig vorhandenen Hublifts dieser Art sind noch vergleichsweise niedrig. Das bei den neuen ICE 3-Zügen eingesetzte Bordpersonal wurde in die Bedienung der fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe eingewiesen.

31. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die Einstiegshilfen ausschließlich durch Begleitpersonal der Deutschen Bahn AG bedient werden dürften, obwohl die Zugänglichkeit von Einrichtungen für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich sein soll (siehe beispielsweise § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes), und wenn ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

Aus Gründen der Sicherheit für den Rollstuhlfahrer selbst, aber auch für Dritte im Zug und auf dem Bahnsteig, ist es unerlässlich, dass fahrzeuggebundene Einstiegshilfen von der Art eines an unterschiedlichen Bahnsteighöhen verwendbaren Hublifts nur durch eingewiesenes Personal bedient werden dürfen.

32. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen zwar für jeden Halt in einem Bahnhof Stationsentgelte an den Infrastrukturbetreiber (zumeist die DB Station&Service AG) zu entrichten haben, es aber bei der DB Station&Service AG keine im Detail definierte Gegenleistung gibt (z. B. keine Verfügbarkeit von Aufzügen gewährleistet wird)?

33. Was gedenkt die Bundesregierung zu unternehmen, um beispielsweise die Infrastrukturnutzungsbedingungen Personenbahnhöfe (INBP) zu konkretisieren oder § 24 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) entsprechend zu überarbeiten (Hinweis: Diese Fragen hat die Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/7176 nur ausweichend beantwortet.)?

Die Fragen 32 und 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung verweist auf ihre Antwort zu Frage 17 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/7176. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Gegenleistung vertraglich definiert werden muss. § 24 Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) sieht vor, dass das Entgeltsystem für Serviceeinrichtungen, d. h. auch für Personenbahnhöfe, leistungsabhängige Anreize zur Verringerung von Störungen und eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit bieten muss. Die Ausgestaltung dieses Anreizsystems bleibt dabei dem Betreiber des Personenbahnhofs überlassen. Es unterliegt der Aufsicht der Bundesnetzagentur.

Der am 13. Januar 2016 vom Bundeskabinett beschlossene Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich mit dem Kernstück Eisenbahnregulierungsgesetz enthält eine Regelung zu dem derzeit noch in § 24 EIBV geregelten Anreizsystem zur Verringerung von Störungen und einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit für Personenbahnhöfe. Der Vorschlag der Bundesregierung befindet sich derzeit im Gesetzgebungsverfahren.

34. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass die DB Station&Service AG aus einer Projektgruppe der Bundesnetzagentur, in der Qualitätsstandards für Bahnhöfe (z. B. die Verfügbarkeit von Aufzügen und Rolltreppen) definiert werden sollten, ausgestiegen ist?

Das ist eine unternehmerische Entscheidung der DB AG.

Modernisierungsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für die barrierefreie Sanierung von Kleinbahnhöfen

35. Weshalb hat die Bundesregierung der Deutschen Bahn AG die Aufgabe übertragen, die Maßnahmenanmeldungen der Länder und damit eine erste Vorauswahl an im Grundsatz förderfähigen Kleinstbahnhöfen vorzunehmen, und weshalb hat das BMVI, um dessen Förderprogramm es sich handelt, diese Aufgabe nicht selbst übernommen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 31 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 18/7330)?

Eigentümer der in Frage kommenden Stationen sind die DB Station&Service AG und in einzelnen Fällen die DB Netz AG. Planung und Bau und mithin auch die Auswahl der Maßnahmen aus den Vorschlägen der Länder zählen zum operativen Geschäft der privatwirtschaftlich tätigen Unternehmen. Bei den Unternehmen liegen auch die Kenntnisse über den Zustand der Stationen und die Erfordernisse und Voraussetzungen einer erfolgreichen Umsetzung des Programms. Die DB Station&Service AG ist für den Bund koordinierender Ansprechpartner.

36. Wie viele Bahnhöfe wurden von den Bundesländern zur barrierefreien Modernisierung angemeldet (inklusive der Bahnhöfe, die den Förderkriterien nicht entsprechen)?

Es waren in der Summe 416 Maßnahmen; davon alleine 105 aus Baden-Württemberg, die Stationen mit mehr als 1 000 Reisenden pro Tag oder Stationen (Anzahl 68) der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) betreffen.

37. Welche Bahnhöfe werden durch dieses Modernisierungsprogramm des BMVI finanziell gefördert (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln und die einzelnen Maßnahmen sowie die vermutlichen Kosten kurz beschreiben)?

Eine endgültige Zusammenstellung der Maßnahmen und Stationen ist noch nicht verfügbar.

38. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Kritik von Bundesländern an den Förderkriterien und dem Förderrahmen von 50 Mio. Euro?

Die Bundesregierung prüft die Einwendungen der Länder im Rahmen der geltenden Gesetzeslage.

39. Plant die Bundesregierung ein neues, von den Förderkriterien her weniger eng gefasstes und finanziell großzügigeres Förderprogramm aufzulegen?

    Wenn ja, ab wann können dann die Förderanträge gestellt werden, wie sehen die Förderkriterien aus, und welchen finanziellen Beitrag leistet diesmal der Bund?

    Wenn nein, weshalb nicht?

Derzeit plant die Bundesregierung kein neues Förderprogramm.

Beförderung von Fahrgästen mit E-Scootern im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

40. Welche Informationen verfügt die Bundesregierung über die Sicherheitsbelange bei der Beförderung von Fahrgästen mit E-Scootern im ÖPNV?

Die Frage, unter welchen Voraussetzungen E-Scooter sicher in Linienbussen des ÖPNV mitgenommen werden können, wird derzeit im Land Nordrhein-Westfalen unter Federführung des dortigen Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr untersucht. Gegenstand der Untersuchung sind auch zwei Gutachten der Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e. V. (STUVA) vom Mai 2014 („Untersuchung möglicher Gefährdungspotenziale bei der Beförderung von Elektromobilen (E-Scootern) in Linienbussen“) und Oktober 2015 („Untersuchung der Mitnahmemöglichkeiten von Elektromobilen (E-Scootern) in Linienbussen“), die der Bundesregierung bekannt sind. Weitere Informationen liegen der Bundesregierung nicht vor.

41. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass bundesweit in der überwiegenden Anzahl aller Verkehrsbetriebe mit Busverkehr die Scooter-Nutzer von der Beförderung ausgeschlossen werden, obwohl das ergänzende Gutachten der Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e. V. von Oktober 2015 die Beförderungsmöglichkeit festgestellt hat?

Nach Informationen der Bundesregierung ist die in Antwort zu Frage 40 erwähnte zweite Untersuchung noch nicht abgeschlossen. Eventuelle Konsequenzen können erst nach Abschluss der Untersuchung gezogen werden.

42. In welcher Weise hat die Bundesregierung bisher dazu beigetragen, einen Weg für die Rückführung der Scooter-Nutzer in den inklusiven ÖPNV zu erarbeiten?

Für den Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes und der darauf beruhenden Rechtsverordnungen sind nach den Artikeln 83 und 84 des Grundgesetzes die Länder zuständig.

43. Wer ist nach Einschätzung der Bundesregierung für die Bewertung der Beförderungssicherheit solcher Mobilitätshilfen zuständig, und was unternimmt die Bundesregierung, um hier für alle Beteiligten Rechtsklarheit herzustellen?

Nach § 11 Absatz 5 Satz 1 der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (BefBedV) entscheidet das Verkehrsunternehmen und im Einzelfall das Betriebspersonal, ob Sachen zur Beförderung zugelassen werden. Rechtsunklarheiten bestehen daher diesbezüglich nicht.

44. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Urteil des OLG Schleswig (Az. 1 U 64/15), das einen generellen Beförderungsausschluss von E-Scootern als rechtswidrig eingestuft hat?

In der Entscheidung des Oberlandesgerichts Schleswig-Holstein vom 11. Dezember 2015 (Az. 1 U 64/15) geht es um die Auslegung des Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes (AGG) im Rahmen eines Antrags auf Erlass einer einstweiligen Unterlassungsverfügung. Ob sich andere Gerichte der Sichtweise des OLG Schleswig-Holstein anschließen, bleibt genauso wie das Hauptsacheverfahren abzuwarten.

45. Inwieweit fördert die Bundesregierung die nach den EU-Fahrgastrichtlinien notwendige Beteiligung bei der Aufstellung von nichtdiskriminierenden Beförderungsbestimmungen?

Nach Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr müssen die Beförderer und Busbahnhofbetreiber über nicht diskriminierende Zugangsbedingungen für die Beförderung von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität verfügen oder solche – gegebenenfalls über ihre Organisationen – in Zusammenarbeit mit Interessenverbänden von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität aufstellen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die Verkehrsverbände mehrmals an die Verpflichtung erinnert.

Rechtsgrundlage im Bereich des Eisenbahnverkehrs ist Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr. Diese verpflichtet die Eisenbahnunternehmen und die Bahnhofsbetreiber unter aktiver Beteiligung der Vertretungsorganisationen von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität, nicht diskriminierende Zugangsregeln für die Beförderung von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität aufzustellen. Eine aktive Teilnahme der Bundesregierung an diesem Prozess ist nicht vorgesehen. Unabhängig hiervon ist die Bundesregierung an Gesprächen mit der Deutschen Bahn AG in einer Arbeitsgruppe zur Barrierefreiheit im Eisenbahnverkehr beteiligt.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333